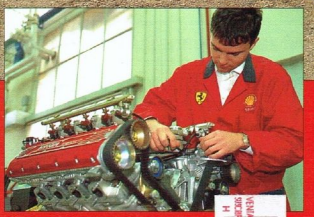
EL MITO Ferrari

29

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Dino 206 GT: pequeña gran berlinetta

Pedro Rodríguez: la garra de México



Fábrica: asistencia especial

166 MM: el triunfo en Le Mans

$14.90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VENDIDAS EN ARGENTINA
H SANABRIA D G P

10029
9 789504 900290

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 30

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en marzo de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS SPORT

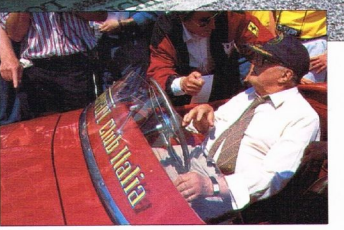
166 MM, la triunfadora

1949: un "botecito" del Cavallino gana las 24 Horas de Le Mans. Su nombre recuerda la primera victoria de la Casa de Maranello en las Mil Millas, la carrera de duración italiana. Es veloz y muy confiable.

Con la victoria conquistada en las 24 Horas de Le Mans de 1949, la 166 MM entró en la leyenda: una hazaña digna de un auténtico David de cuatro ruedas frente a poderosos Goliats de marcas prestigiosas como Talbot, Delahayes y Delage. Desde ese momento, el mundo supo que había nacido una nueva estrella del automovilismo deportivo.

MM ES POR MIL MILLAS: UNA HISTORIA COMENZADA EN 1948

Su destino estaba marcado desde el comienzo: la pequeña 166 MM, así llamada en homenaje a la primera victoria de una Ferrari en las Mil Millas, había dado que hablar a los apasionados desde su presentación pública. En el Salón del Automóvil de Turín, en setiembre de 1948, se presentó el primer "botecito" con carrocería Touring: un vehículo destinado a dejar su marca en la historia del diseño automovilístico por muchos años, ins-



Arriba, la 166 MM. En la foto chica, Luigi Chinetti, ganador de las 24 Horas de Le Mans de 1949 con la 166 MM.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 60 x 58.8 mm, 1995 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 32 DCF doble cuerpo
Encendido:	dos magnetos
Potencia:	140 CV a 6600 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis con vigas y transversales de caños de acero de sección elíptica, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani
Neumáticos:	5.50-15"
Paso:	2,20 metros
Peso:	650 kilos
Unidades producidas:	25 en 1948/49

Números de chasis: 0002M; 0004M; 0006M; 0008M; 0010M; 0012M; 0014M; 0016M; 0020M; 0022M; 0024M; 0028M; 0034M; 0036M; 0038M; 0040M; 0044M; 0046M; 0050M; 0052M; 0054M; 0056M; 0058M; 0064M; 0068M

pirando muchos vehículos deportivos, incluso en los años 60 (especialmente las pequeñas spiders inglesas). La línea era simple, sin detalles vistosos. Pero el conjunto, con su elegancia y su aspecto compacto y deportivo, conquistaban a primera vista.

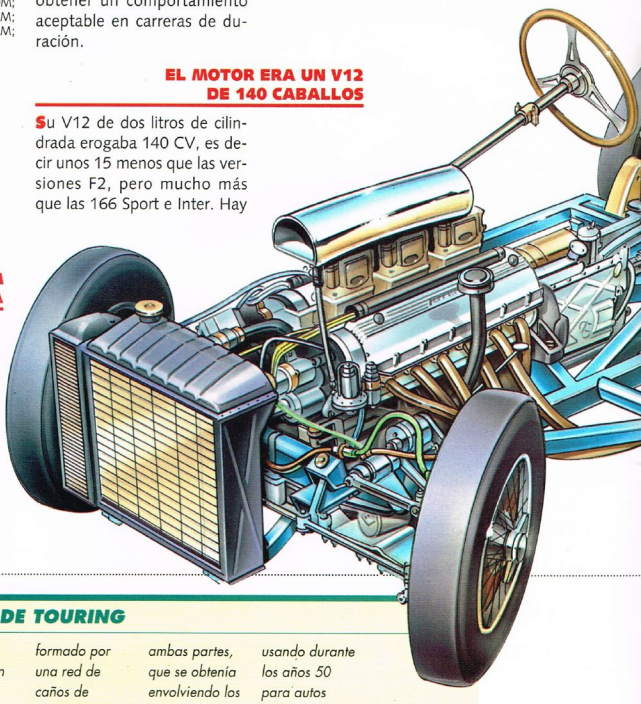
LA CARROCERIA DE LA 166 MM DEJO SU MARCA EN LA HISTORIA

La línea de los flancos se hace más liviana por una nervadura levemente curva. La trompa está dominada por la parrilla cromada pero sin marco, para fundir también ese detalle en el conjunto, donde los faros se asoman de los guardabarros. Aún hoy, las 166 MM figuran entre los vehículos más admirados de las históricas Mil Millas.

Desde el punto de vista técnico, la MM presentaba pequeñas pero significativas diferencias con respecto a las otras 166 de ruta y de pista presentadas el mismo año. Había sido proyectada como un arma para la categoría Sport: por eso llevaba un chasis de largo intermedio (2,20 metros) y un motor potente pero sin exagerar, para obtener un comportamiento aceptable en carreras de duración.

EL MOTOR ERA UN V12 DE 140 CABALLOS

Su V12 de dos litros de cilindrada erogaba 140 CV, es decir unos 15 menos que las versiones F2, pero mucho más que las 166 Sport e Inter. Hay que notar que la carrera de la 166 MM fue particularmente larga: a tal punto que en 1953 fue realizada una nueva serie de unas veinte unidades (casi todas con carrocería coupé de Vignale), dotadas de motores más desarrollados. Las mejorías técnicas (entre ellas, la adopción de carburadores Weber 32 1F de cuatro cuerpos) les permitían a estos au-



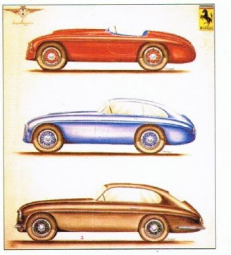
LA TELARAÑA SUPER LIVIANA DE TOURING

La Carrocería Touring fue fundada en 1925 y en los años 30 comenzaba a colaborar con Enzo Ferrari para las Alfa Romeo de su Escudería. Para vestir las 166 MM "botecito", la carrocera de Milán recurrió al método que había patentado en 1937, conocido aún hoy como "súper liviana". Las hojas de aluminio eran dobladas y moldeadas sobre un molde de madera. Una vez completada, la carrocería era armada sobre un chasis formado por una red de caños de diámetro muy reducido: el conjunto adquiría, de esta manera, un gran rigidez, gracias a la unión entre ambas partes, que se obtenía envolviendo los caños de la parte inferior con el aluminio. Se trataba de un sistema largo y costoso, que Touring siguió usando durante los años 50 para autos famosos, y no sólo Ferrari (recordemos las Lancia Flaminia en versión cerrada y abierta). Pero la perfección lograda con las pequeñas y velocísimas 166 MM queda como el "capolavoro" de la carrocera Touring.

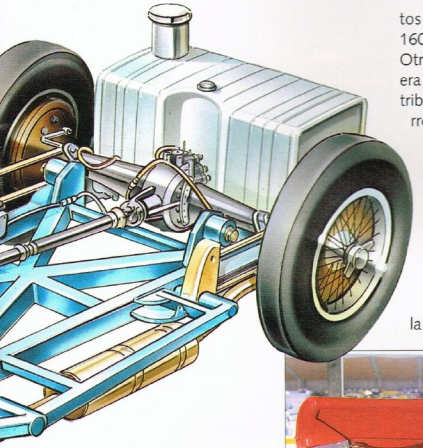
Abajo, la insignia de Touring en la carrocería de la 166 MM.

El habitáculo de la 166 MM.

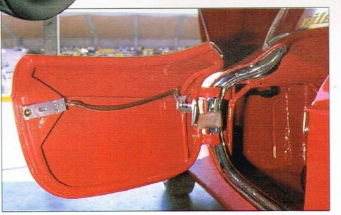
El motor de la Ferrari ganadora en Le Mans 1949.



Arriba, algunas carrocerías de la Ferrari 166.



El corte muestra la simpleza mecánica de la Ferrari 166 MM. A la derecha, la livianísima puerta.



tos exhibir nada menos que 160 CV a 7200 rpm.

Otra notable calidad de la MM era la liviandad, a la que contribuía en gran medida la carrocería super liviana realizada por Touring, tanto en la versión "botecito" abierto que vemos en estas páginas, como en la versión coupé hecha para equipar algunas velocísimas Gran Turismo. En las competiciones fueron los "botecitos" los que dictaron la ley, desde un comienzo.

Su debut en carrera obtuvo la victoria de la 166 MM abierta de Clemente Biondetti y Carlo Benedetti en la Targa Florio, que en marzo abría la temporada 1949 y estaba en combinación con el Giro de Sicilia.

CUATRO 166 MM INSCRIPTAS EN LAS MIL MILLAS

Unas semanas después, cuatro MM fueron presentadas en la

El alojamiento del motor de la Ferrari 166 MM.

MIL MILLAS, LA CARRERA DE LOS GRANDES NUMEROS

La edición 1949 de las Mil Millas, ganada por la 166 MM (un nombre, un destino), está entre las que marcaron un importante momento en la historia de la prueba de Brescia. No sólo porque fue recorrida en sentido anti horario, llegando primero a Roma para luego subir por la costa del Adriático hasta el Veneto y de ahí volver a Brescia. La razón más importante fue que ese año fue inaugurada la nueva numeración de los autos participantes. En lugar de los tradicionales números progresivos, sobre los costados de todos los autos estaba indicado el horario de largada con tres cifras (horas y minutos), de manera que la tarea de jueces y comisarios de carrera se viera facilitada. Para la crónica, el auto ganador de Clemente Biondetti llevaba el número 624 (es decir que había largado a las 6 y 24 de la mañana). Pero fue el público quien apreció en mayor medida esta innovación, porque así podía saber la posición en la clasificación del piloto que veía pasar y calcular con facilidad el promedio mantenido por cada equipo. Así, esta extraña costumbre se volvió uno de los ritos de las Mil Millas.

La 166 en las históricas Mil Millas.

largada de las Mil Millas, además de otras cuatro Spider Corsa y una 166 S. La primera parte de la prueba fue dominada por Felice Bonetto, al volante de una 166 MM, delante de los autos idénticos de Piero Taruffi y Clemente Biondetti.

EN LAS LARGAS RECTAS, VELOCIDADES PROMEDIO DE 210 KM/H

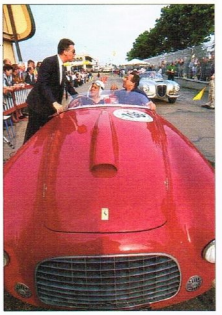
Bonetto pasó primero el control de Roma y mantuvo la delantera casi hasta Pescara, donde por problemas en los frenos tuvo que dejar pasar a Taruffi y Biondetti. Taruffi parecía inalcanzable, pero el motor de Biondetti era el mejor afinado del grupo y en las largas rectas finales le permitió mantener el increíble promedio de 210 Km/h, superando a todos los adversarios. Para Clemente Biondetti fue el cuarto éxito en las Mil Millas:

La línea esbelta de la Ferrari 166 MM.

La trompa, dominada por la amplia parrilla del radiador.

LOS RESULTADOS DE LA 166 MM (1949)

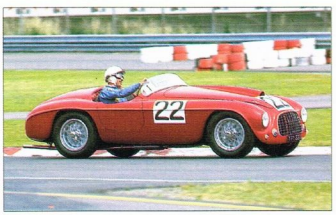
Carrera	Piloto	Resultado
Targa Florio	*Biondetti/Benedetti*	*1°*
Mil Millas	*Biondetti/Salani*	*1°*
	Bonetto/Carpani	*2°*
	Taruffi/Nicolini	*4°*
	Vaccari/Miori	*retirados*
GP Luxemburgo	*L. Villoresi*	*1°*
24 Horas Le Mans	*Chinetti/Seldson*	*1°*
	Lucas/Dreyfus	*retirados*
Spa-Francorchamps	*Chinetti/Lucas*	*1°*
3 Horas Senigallia	*F. Cornacchia*	*1°*
Copa S. Giusto	*F. Cornacchia*	*1°*



Algunas vistas frontales de la Ferrari 166 MM.

Luigi Chinetti al volante de la 166 MM con la que ganó las 24 Horas de Le Mans 1949.

nada mal para un piloto que ya había superado los 50 años. Luego de algunas carreras menores, las 166 MM estuvieron en el centro de la atención en Le Mans, donde se disputaron las históricas 24 Horas después de nueve años de suspensión. El público y los expertos dudaban de las dotes de velocidad, y especialmente de resistencia, de las pequeñas Rojas con respecto a los grandes y potentes Talbot 4,5 litros, sin contar a los Delahayes y Delage. Entre los adversarios directos de la Ferrari, los tres Aston Martin DB2 que corrían en la misma categoría. En cambio, Ferrari presentó dos vehículos, uno confiado a la pareja formada por Luigi Chinetti y por el dueño del auto, el noble inglés Lord Seldson, y el otro a los franceses Jean Lucas y Pierre-Louis Dreyfus. Mientras este último estaba en versión estándar, el auto de Lord Seldson llevaba un motor experimental, equipado con el cigüeñal con cojinetes en aguja (una vieja fijación del ingeniero Gioacchino Colombo), que permitía lograr regímenes más elevados. Durante la carrera, el auto demostró ser más lento que el "normal": sin embargo, fue justamente Luigi Chinetti con la 166 MM experimental quien llegó primero, delante de todos y luego de haberse quedado solo en defensa de los colores de Maranello (Dreyfus salió de pista durante la noche y destruyó su auto).



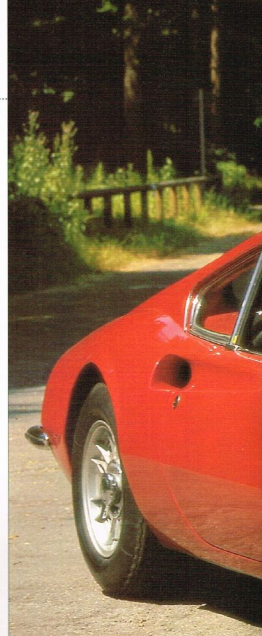
EL TRIUNFO DE LE MANS CONSAGRO A LA FERRARI

Para la Ferrari fue un auténtico triunfo: conquistó la victoria absoluta (mayor distancia recorrida), la victoria según el índice de performance (que tiene en cuenta la cilindrada y la categoría) y la Biennal Cup. El eco de la hazaña, llevada por la prensa a todos los continentes, consagró al Cavallino Rampante en el Olimpo del deporte automovilístico.

Dino 206 GT, "capolavoro" modenés

1967: nace el primer vehículo de ruta del Cavallino con el motor trasero. Su línea marcará toda una época. Un Fiat tuvo el mismo motor de seis cilindros.

La presentación de ambos autos se realizó contemporáneamente en el Salón de Turín de 1966. Para muchos ferraristas no fue una buena novedad. Las dos hermanas de cuatro ruedas montaban el mismo propulsor a seis cilindros en V. Una se llamaba Ferrari y la otra, Fiat.



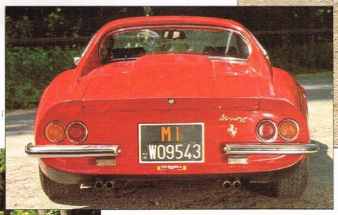
En la parte trasera hay un esbozo de spoiler. El paragolpes está dividido en dos partes.

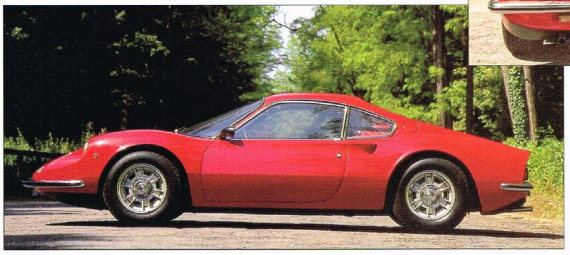
UN VEHICULO DE DOBLE ALMA, DEPORTIVA Y POPULAR

Tenían el máximo de sofisticación mecánica, del lujo y de la deportividad, y el máximo que se podía proponer para un auto popular, económico.

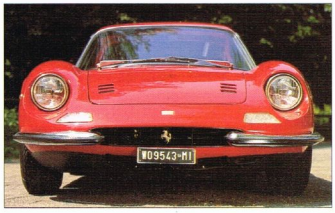
Claro que había diferencias, seguro. Se trataba de dos autos distintos: pero el parentesco era demasiado cercano. La potencia es superior, el chasis es una jaula de caños de acero en vez de la estructura encajonada del vehículo Fiat. Y además, la Ferrari que le había guiñado a Fiat mostraba una particularidad muy importante: el motor trasero.

Era la primera vez que la Casa de Maranello introducía en el mercado un vehículo de ruta con el propulsor detrás del conductor. En las competiciones, hubo muchas experiencias. Desde el comienzo de los años sesenta, tanto sobre las biplazas como sobre los autos con ruedas descubiertas. Pero era la primera vez para un auto de ruta.





Líneas curvas y guardabarros abombados para la pequeña Dino 206 GT.



Esta hermosa revolución estaba acompañada por una mecánica que no impresionaba por potencia e "importancia" como, en cambio, habían hecho y todavía hacían muchas otras Ferrari, especialmente aquellas dedicadas al mercado estadounidense con cilindradas más imponentes. La Dino 206 GT, tal el nombre del nuevo curso Ferrari en autos de ruta, llevaba un seis cilindros

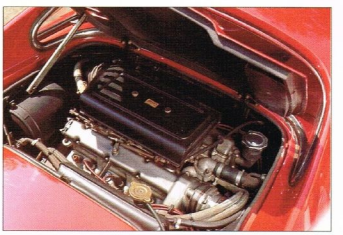
La trompa de la Dino 206 GT: el motor trasero permitió mantener el capot bajo. A la derecha, el motor.

en V de dos litros de cilindrada y 180 caballos de potencia máxima, destinado a una "Innocenti" deportiva que hubiese tenido que aparecer en 1964.

PERFORMANCE BRILLANTE GRACIAS AL ALUMINIO

La performance de la Dino 206, comparada con el peso limitado a 850 kilos gracias a la carrocería realizada en aluminio liviano, era excelente. La Dino 206 GT podía alcanzar una velocidad máxima de 235 kilómetros horarios. Un resultado que sería notable aun para una sedán GTI dos litros actual.

Además, no hay que olvidar



que la Dino, entre las muchas novedades que introdujo la Casa de Maranello en su catálogo, se caracterizaba por una línea rica de curvas. Una línea que marcó la época, sirviendo de inspiración para toda una generación de berlinettas Ferrari, hasta la 288 GTO presentada al público en 1984, es decir 18 años después del debut de la Dino 206 GT. El diseño era de Pininfarina y se basaba en algunos estudios y prototipos que el carrocero de Turín había desarrollado para un vehículo de brillante performance, con dimensiones reducidas y equipado con motor trasero.

LA LUNETA ES CONCAVA Y TIENE DOS TOMAS DE AIRE A LOS LADOS

La parte trasera era muy innovadora. La cola empalmaba con el habitáculo, el vidrio de la luneta era cóncavo y sobre los guardabarros se distinguían dos vistosas tomas de aire. Estas últimas, con un diseño in-

Las originales llantas de aleación liviana de la Ferrari Dino 206 GT.

confundible y fascinante, servían para llevar aire a los carburadores.

LA CARROCERIA ERA REALIZADA EN MODENA POR LA SCAGLIETTI

El gran capot trasero del motor tenía dimensiones exageradas si se las compara con las del capot delantero, que le daba acceso a un baúl realmente mínimo. La construcción de la carrocería de la Dino se realizaba en la Scaglietti de Módena, como muchas otras Ferrari que dejaron su marca en la historia del automóvil.

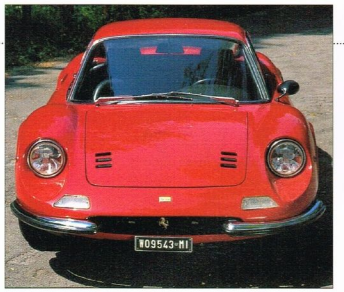
UN AÑO DESPUES DEL DEBUT EL MOTOR FUE TRANSVERSAL

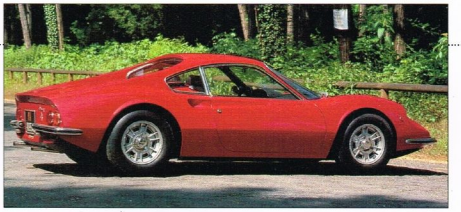
La Dino 206 GT tuvo una importante modificiación, un año después de su primera presentación: el motor fue montado, siempre en posición trasera central, pero transversalmente. Esto permitió mejo-

FICHA TECNICA

Motor:	central transversal, 6 cilindros en V a 65°, 86 x 57 mm, cilindrada 1986,6 cm³, compresión 9:1
Distribución:	biárbol a la cabeza por bancada
Alimentación:	tres carburadores Weber 40 DCNF/3
Potencia:	180 CV a 8000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños; carrocería de aluminio, berlinetta 2 lugares
Tracción:	trasera, caja de cinco marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Llantas:	14 pulgadas
Neumáticos:	185-14"
Paso:	2,28 metros
Ejes:	delantero 1,42 m, trasero 1,40 m
Peso:	850 kilos
Velocidad máxima:	235 Km/h
Producción:	1966-1969, 150 unidades

La Ferrari Dino 206 GT en movimiento.

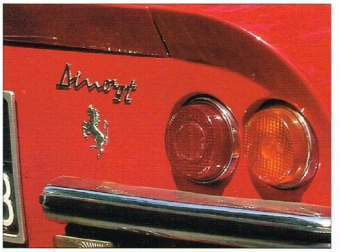




El perfil elegante y agresivo.

Abajo, los faros posteriores de la Dino 206 GT.

La trompa filosa de la Dino 206 GT.



rar la ya buena adherencia en ruta y el comportamiento en los recorridos mixtos con muchas curvas. En esa ocasión se realizaron también modificaciones en la cola, en las luces de ciudad y en las puertas. Pero, en sustancia, la Dino 206 GT no cambió, constituyendo un hito en la historia de la Casa de Maranello. Producida en apenas 150 unidades, debido a la puesta a punto larga y trabajosa que limitó la producción al año 1969, la Dino 206 GT es hoy una de las Ferrari más buscadas por los coleccionistas, que se la disputan con elevadísimas cotizaciones.

EN 1969 LLEGA LA DINO 246 GT

En 1969 fue sustituida por la más potente Dino 246, que tres años después, fue producida también en versión targa con el techo desmontable. Su nombre, en ese caso, era GTS. Una intuición que se convirtió en una costumbre para la Casa de Maranello, y que se mantiene hasta el día de hoy.

El habitáculo de la Dino 206 GT: las butacas están tapizadas con cuero y tela.

LAS DINO DE CARRERA

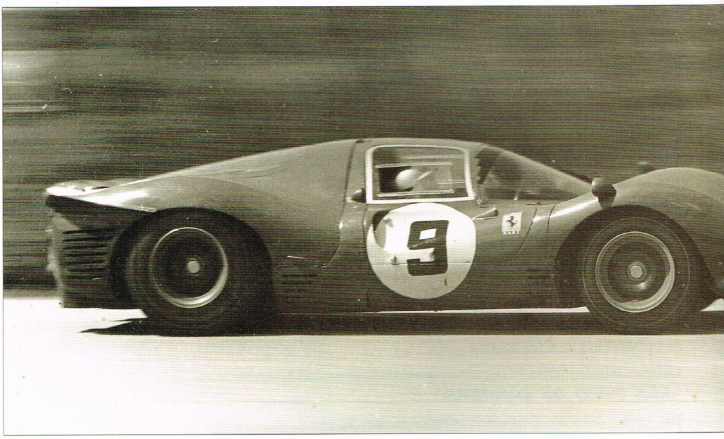
Fórmula 1, Fórmula 2, biplaza para las carreras Sport. Los V6 de la serie Dino fueron montados sobre muchos autos de competición de la Escudería del Cavallino. La primera fue la Dino 156 F2 que Vittorio Jano preparó en 1956: tenía doble árbol de levas a la cabeza y 175 caballos a 8300 vueltas por minuto. Luego siguieron las Dino 246 F1 y 256 F1 de 1958 y 1959, respectivamente, las Sport Dino 196 S y 246 S de 1959, la Dino 156 F1 que coronó Campeón del Mundo a Phil Hill en 1961. Y luego, las Sport Dino 166 P y 206 P de 1966, además de la Dino 206 S de 1966 que hay que considerar como la progenitora de la Dino 206 GT. Por último, en 1967 apareció la Dino 166 F2.

UN MOTOR DEDICADO AL HIJO

Cuando en 1956 Dino Ferrari murió, Enzo decidió dedicar ese motor de seis cilindros en V a la memoria de su hijo, llamándolo con su mismo nombre. El propio Dino había convencido a Vittorio Jano y a su padre Enzo de la adopción de un motor de seis cilindros en V, por las dimensiones reducidas y la posibilidad de obtener potencias elevadas con pequeñas cilindradas. Posteriormente, los motores de seis cilindros fueron campeones mundiales con la 156 F1, proyectada por el toscano Carlo Chiti, y fueron instalados sobre toda una serie de Ferrari de ruta.

Pedro Rodríguez, desde México con mucha garra

A los 12 años corre en moto, a los 14 ya es campeón. A los 18 años debuta con las Ferrari, con las que se distinguirá en la categoría Sport gracias a su estilo veloz y agresivo.



Algunas cosas pasan, o por lo menos pasaban, sólo en México: Pedro Rodríguez tenía apenas 12 años cuando comenzó a correr en moto. Y no era un juego: a los 14 ya era campeón nacional y alternaba el manejo de motos con las cuatro ruedas en un Jaguar XK 120. Muy pronto, fue imitado por su hermano Ricardo, dos años más joven que él.

Pedro nació en Ciudad de México el 18 de enero de 1940. Su padre, un hombre rico e influyente, promovió la actividad de los hijos permitiéndoles manejar vehículos de notable potencia que muy pronto los hicieron notar. Apenas Pedro tuvo 18 años, Luigi Chinetti, titular de la escudería NART, lo puso al mando de una Ferrari 500 Testa Rossa y lo envió a correr en Le Mans.

EL DEBUT SE REALIZO CON UNA TESTA ROSSA

El debut terminó con un retiro, pero Chinetti, que no tenía dudas de las dotes del muchacho, lo inscribió en el Nassau Trophy, con una 250 TR. Allí Pedro llegó segundo. En 1960, también Ricardo cumplió 18 años y comenzó a formar pareja con el hermano. Su mejor resultado de aquella temporada fue el séptimo lugar en la Targa Florio (con una Ferrari 196 S), pero dieron la medida de su valor en 1961, llegando primeros en los 1000 Km de Montlhéry, segundos en Nürburgring y terceros en las 12 Horas de Sebring. Pedro, además, se impuso en el Governor's Trophy en Nassau.

EN PAREJA CON EL HERMANO ERA INVENCIBLE

La pareja de hermanitos terribles se rompió trágicamente en 1962 por la muerte de Ricardo, quien terminó fuera de pista con un Lotus en las pruebas del GP de México. Pocos días antes habían conseguido

LA CARRERA DE PEDRO RODRIGUEZ

Pedro Rodríguez (Ciudad de México, 18 de enero de 1940 - Nüremberg, 11 de julio de 1971) no tuvo oportunidad de mostrar sus grandes dotes de manejo en la Fórmula 1. Su balance en el Campeonato Mundial muestra 55 grandes premios disputados entre 1963 y 1971, con dos victorias (GP de Sudáfrica 1967 con Cooper-Maserati y GP de Bélgica 1970 con BRM), tres segundos y dos terceros lugares, y una vuelta rápida. Mucho más rico es su historial al volante de autos Sport Prototipo: con la Ferrari, Governor's Trophy de Nassau (1961), 1000 Km de Montlhéry (1961 y 1962), 1000 Km de Bridgehampton (1962), GP de Canadá (1963 y 1964), 24 Horas de Daytona (1964), GP de Mont Tremblant (1964), 12 Horas de Reims (1965); con Ford, 24 Horas de Le Mans (1968); con Porsche, 24 Horas de Daytona (1970 y 1971), 1000 Km de Monza (1970 y 1971), 1000 Km de Brands Hatch y 6 Horas de Watkins Glen (1970), 1000 Km de Spa y 1000 Km de Austria (1971).

En el GP de Italia 1969, con la Ferrari 312 de Fórmula 1.

En 1967, los 1000 Km de Monza con la 330 P4 de la escudería NART.

Pedro Rodríguez cuando corría con Porsche 917.

un lugar en el equipo Cooper Maserati y ganó la primera carrera que disputó, el GP de Sudáfrica, pero luego tuvo resultados más modestos por la escasa competitividad del vehículo, como los que manejó después. Su balance en la F1 se completa con otras dos victorias, obtenidas con BRM en el GP de Bélgica 1970 y en el Rothmans Trophy 1971 (no válido para el Mundial) en Oulton Park.

En Inglaterra, en Brands Hatch, desde la izquierda Rodríguez, Reine Wisell y Jackie Oliver.

una segunda espléndida victoria en los 1000 Km de Montlhéry, al volante de una Ferrari 250 GTO.

GRANDES EXITOS, DE DAYTONA A REIMS

Pedro, que ese año se había impuesto también en los 1000 Km de Bridgehampton, decidió seguir y con las Ferrari Sport logró otras prestigiosas conquistas: 1963, GP del Canadá; 1964, 24 Horas de Daytona (con Phil Hill), GP del Canadá, GP de Mont Tremblant; 1965, 12 Horas de Reims (con Guichet).

Entre tanto, Pedro había también debutado en F1, compitiendo sin continuidad entre 1963 y 1966 con Lotus y con Ferrari, y logrando algún punto mundialista. En 1967 tuvo

SIGUIO GANANDO EN LOS AÑOS SESENTA

Pedro había conseguido una rica cosecha de triunfos en las grandes carreras de duración, afirmándose como uno de los

LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

Cesare Fiorio, llegado de los rallies

Comenzó con las carreras sobre nieve y ripio, condujo a Lancia a la conquista de mundiales en cualquier tipo de carrera. De 1989 a 1991 dirigió el Equipo Ferrari de Fórmula 1.

más veloces y completos pilotos de su tiempo: con Ford GT40 se impuso en las 24 Horas de Le Mans de 1968 (con Luciano Bianchi) y con Porsche 917 había sido uno de los dominadores de dos memorables temporadas. Estos son sus éxitos más significativos: 1970, 24 Horas de Daytona, 1000 Km de Brands Hatch, 1000 Km de Monza, 6 Horas de Watkins Glen (con Kinnunen); 1971, 24 Horas de Daytona, 1000 Km de Monza, 1000 Km de Spa (con Oliver), 1000 Km de Austria (con Attwood).

Un primer plano de Rodríguez.

El 11 de julio de 1971 aceptó participar en una carrera menor, en el circuito del Norosring, en Nüremberg, manejando una Ferrari 512 S que le había prestado el piloto suizo Herbert Müller. Una salida de pista, tal vez por la pérdida de presión de un neumático, le fue fatal: chocó contra las barreras, el auto se incendió y cuando Pedro fue auxiliado ya no había nada que hacer.

Cesare Fiorio, al centro de la foto, en la Targa Florio de 1972 conversa con Arturo Merzario.

Una vida para las carreras: es una frase hecha y gastada, pero que se adapta a Cesare Fiorio como a pocos más.

La pasión deportiva heredada del padre (Sandro Fiorio había sido un buen piloto amateur, además de jefe de la oficina de prensa de Lancia) lo atrapó desde la adolescencia. Nació en Turín el 26 de mayo de 1939. A los 19 años participó en las primeras carreras, a los 22 fue campeón italiano en la categoría Gran Turismo clase 1150. Luego de recibirse en Ciencias Políticas, lo encontramos, en 1963, como responsable de la actividad competitiva de Lancia. Se debe destacar que el equipo que dirigió (el mítico HF Equipo de Carreras; luego desde 1965 Sección Carreras Lancia) fue literalmente invento suyo, podría decirse que partiendo de cero.

COMIENZA CON LAS LANCIA MODELOS APPIA Y FLAVIA

El ascenso de la marca de Turín en el campo deportivo tuvo algo de prodigio. Sus comienzos fueron modestos, con autos de serie (Appia, Flaminia, Flavia coupé) y los primeros éxitos nacionales. Luego, las grandes victorias en los rallies internacionales, con la llegada de la pequeña pero formidable Fulvia coupé HF, cada vez más elaborada, y la utilización de pilotos de talento excepcional, entre ellos el gran Sandro Munari.

EN TURIN NACEN AUTOS CONCEBIDOS PARA LAS CARRERAS

El paso siguiente y decisivo fue la construcción directa, por parte de Lancia, de autos concebidos expresamente para las carreras: nacen así la

Stratos, con motor Ferrari V6 que será definida el arma absoluta en los rallies, los prototipos LC1 y LC2 y las siguientes versiones de la Delta (S4, 4WD, Integral), que durante dos décadas hicieron estragos en los máximos niveles. Fiorio, entre tanto, pasó de director de marketing de Lancia (1972) a responsable de toda la actividad deportiva del Grupo Fiat (1977). A ese cargo se suma, en el año 1988, la dirección del Equipo de Carrera de Alfa Romeo. El balance de su actividad es muy positivo: en rally, diez títulos mundiales de Marcas, cinco títulos mundiales de Pilotos y catorce campeonatos europeos; en velocidad, tres títulos mundiales Endurance.

EN 1989 FINALMENTE LLEGA A LA FERRARI

Entonces, es el team manager más exitoso quien en 1989 llegó contratado por la Ferrari. Enseguida, ganó con Mansell el GP de Brasil y repitió en Hungría y (con Berger) en Portugal. En 1990 llegó Prost y la Casa de Maranello luchó hasta el final por el título mundial, que terminó perdiendo por pocos puntos. Al año siguiente, Fiorio negocia para contratar a Senna y lo convence para que pase a Ferrari. Pero la operación o la modalidad de la negociación no fue del agrado de los directivos de la Casa, y a mitad de la temporada, el director deportivo es despedido.

A la izquierda, Fiorio en el podio del GP de México 1980. Arriba, un primer plano del ex director del Equipo de Carreras de la Ferrari.

DESPUES DE LA FORMULA 1 SE DEDICA A LAS EMBARCACIONES

Cesare vuelve al offshore (otra de sus grandes pasiones, cultivada con éxito, a pesar de un desagradable accidente en el año 1988) y, como "skipper" de la embarcación *Destriero*, en 1992 conquista el Nastro Azzurro, es decir supera el récord de la travesía del océano Atlántico, en 58 horas, 34 minutos y 40 segundos.

A mitad de la temporada 1994 vuelve a la Fórmula 1, aceptando el cargo de director deportivo de Ligier, al que le siguió en 1996 el cargo de consultor de los teams Forti y, nuevamente, Ligier.

LA CARRERA DE CESARE FIORIO

Cesare Fiorio (Turín, 26 de mayo de 1939) tiene un curriculum envidiable: como piloto automovilístico, un título de Campeón de Italia (GT 1150, 1961); como team manager de Lancia, 3 títulos mundiales Endurance, 7 Mundiales Rally Marcas y 3 de Pilotos, además de 11 títulos europeos; como director deportivo de Fiat, 3 Mundiales Rally Marcas, 2 de Pilotos más 3 europeos; como piloto de offshore, dos títulos mundiales y el Nastro Azzurro por el récord de la travesía atlántica (1992). En Ferrari sólo permaneció 26 meses, obteniendo como director deportivo 6 victorias y 14 pole positions: es obvio pensar que, si no lo hubiesen desplazado, habría enriquecido ulteriormente el número de victorias. Pero cuenta con, por lo menos, otros tres motivos de orgullo: sus hijos Alex, excelente piloto de rally (campeón mundial Grupo N en 1987), Giorgia, fotógrafa destacada, y Cristiano, joven promesa del golf.

AUTOS PARA PILOTOS CABALLEROS

Ferrari relanza las Gran Turismo

En los años Cincuenta, el constructor de Maranello favorece la vuelta a las competiciones de los autos de dos lugares derivados de la producción. Sus berlinettas dictarán la ley en la categoría y crearán la figura del piloto amateur de alto nivel.

HACE LA HISTORIA DEL AUTO Había una vez, y más precisamente en los años Cincuenta, algunos ricos señores que amaban hacer de pilotos pero no tenían el físico ni la capacidad de manejo de un profesional. Eran corredores que sabían muy bien que no subirían jamás a un auto de Fórmula 1, aunque económicamente se hubiesen podido dar el lujo de una monoplaza. Eran barones, comendadores, jóvenes de la alta burguesía, gente del espectáculo, industriales. Personas que trabajaban duro de la mañana a la noche, tratando de devolverle el ritmo a una Italia agotada por la guerra. Personas que en lo profundo de sí mismas soñaban con Monza, la curva parabólica y un "cabeza a cabeza" hasta el último metro con Juan Manuel Fangio, gran campeón del mundo.

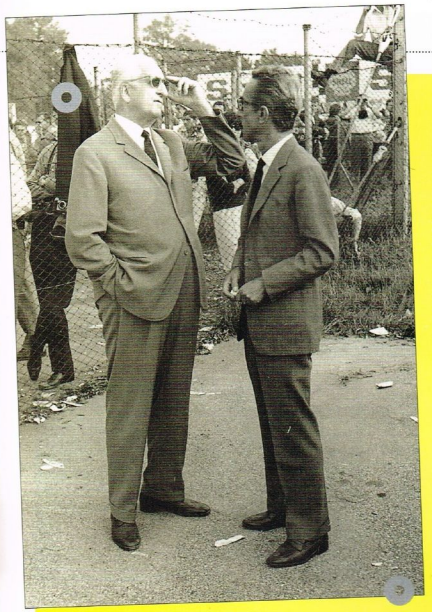
En todos ellos pensó Enzo Ferrari, con una de sus muchas ideas geniales. El Commendatore se dijo: "¿Pero si toda esta gente quiere correr y tiene la posibilidad económica, por qué no encontrar los autos aptos para darles la posibilidad de entrar en la pista?". Entonces hizo dos cosas. La primera fue equipar con una carrocería berlinetta (que no es otra cosa que un vehículo coupé muy deportivo con dos puertas y dos lugares) los chasis y los motores de los autos Sport que habían llegado al final de sus carreras en las competencias. La segunda fue presionar a los organizadores y a la Federación Automovilística para que organizasen carreras para este tipo de autos, derivados de la producción de serie.

El éxito fue total e inmediato. Y, como muchas otras ideas del Gran Viejo, la fórmula fue exportada enseguida y las carreras para los autos Gran Turismo (éste fue su nombre) se difundieron por toda Europa. Al igual que las berlinettas del Cavallino Rampante, que lideraban en las rutas y en las pistas, sin necesidad de ninguna modificación y con una solidez que las otras adversarias ni siquiera soñaban.

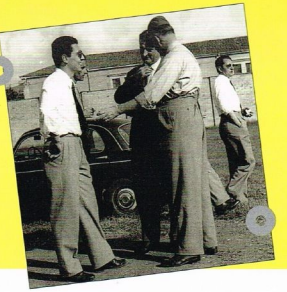
Claro que Ferrari no inventó las Gran Turismo de competición. Existían ya antes de la guerra, con otras formas y otros motores. Pero el concepto era similar: darle un auto a los últimos caballeros medievales, los así llamados "gentlemen drivers", que traducido quiere decir "pilotos caballeros". Enzo Ferrari, por su parte, había agregado dos cosas importantísimas: el sabor de un pasatiempo arriesgado y fascinante, como esa época de gran aceleración, y los autos: las Ferrari GT Berlinetta marcaron los años Cincuenta, con largos y grandes motores 12 cilindros (rigurosamente delanteros) debajo de los capots de dimensiones extra grandes, con líneas absolutamente atractivas, envidiables, y performances dignas casi de un auto Sport. Tenían nombres fascinantes, como 250 GT Tour de France, o 250 GT Berlinetta Competición. La 250 GTO, por ejemplo, no es otra cosa que la máxima expresión de las competiciones para pilotos caballeros, si bien luego fue manejada por pilotos semioficiales y las unidades, regularmente de propiedad de los clientes, fueron elaboradas y preparadas en Maranello.

El punto de inflexión que detonó el estallido de las carreras para vehículos Gran Turismo fue el nacimiento, en 1955, de la Ferrari

Tres Ferrari 250 protagonistas de las carreras para Gran Turismo en los años Cincuenta.



A la izquierda, Enzo Ferrari habla con Luigi Bertet, presidente del Automóvil Club Italia. A la derecha, una 250 GT Berlinetta en la Copa Inter Europa de Monza, edición 1960.



Arriba, una 250 MM de 1953. Al lado, Enzo Ferrari en 1955 en Módena charla con Cesare Perdisa, a la izquierda en primer plano. A la izquierda, el habitáculo de una típica Ferrari GT: la 250 MM.

250 GT, una berlinetta con motor V12 de tres litros de cilindrada y carrocería diseñada por Pininfarina y realizada por Scaglietti. La victoria que promueve el mundo de las carreras como diversión la consiguió el marqués Alfonso de Portago en Nassau, el 11 de diciembre de 1955. Durante siete años será este auto y sus derivados los que lucharán contra Jaguar y Ford, Aston Martin y lo mejor de la producción mundial de autos deportivos. El hisorial de Ferrari se enriqueció con victorias famosas como las Mil Millas, las 12 Horas de Reims, la Copa Inter Europea de Monza, el Tourist Trophy, los 1000 Km de París. Eran años en los cuales la Casa de Maranello ganaba hasta 50 carreras importantes por año. Y los pilotos eran formidables amateurs, como Taramazzo, los hermanos Marzotto, Lualdi, Abate, Bianchi, para nombrar sólo a los más famosos. Ferrari reinventó las Gran Turismo, entonces. Una operación comercial pero también deportiva. En 1962, el Campeonato Mundial de Marcas, el que contrariamente a la Fórmula 1 tiene como ganador a nivel internacional a una casa automovilística y no a un piloto, se disputó con autos GT. Una aventura que terminó en la mitad de los años Sesenta (el Mundial volvió a ser para los autos Sport en 1964). Una hermosa aventura. Pero el Gran Viejo ya había comenzado a mirar más lejos. Hacia el otro lado del Océano, hacia América.

Sección Asistencia Especial

Creada al comienzo de 1994, mantiene en perfectas condiciones las F355 y las F512 M del Curso Pilotos, además de los autos oficiales que participan en el Challenge y las monoplazas de Fórmula 1 al final de sus carreras, compradas por privados.

Los mecánicos trabajando sobre una Ferrari F50 y sobre una vieja monoplaza F1.

Es una sección especial, que nació al comienzo de 1994 como consecuencia de nuevos y más fuertes vínculos que el presidente de la Ferrari Luca Cordero de Montezemolo quiso estrechar con los clientes. Las iniciativas ligadas a ella son varias. La primera es el Curso Pilotos.

ESA SECCION ES UN SUPER TALLER

Consiste en darles a los propietarios de Ferrari, y sólo a ellos, la posibilidad de alcanzar niveles profesionales de dominio de los vehículos bajo la guía de pilotos expertos, utilizando las pistas de propiedad de la Ferrari, el Mugello y Fiorano. Los trabajos de mantenimiento de las seis F355 y de las cuatro F512 M que son utilizadas en estos cursos se realizan en esta sección especial. Antes y después de cada sesión del curso, los autos son puestos a punto para poder encarar el nuevo curso (hay seis cada año) en las mismas perfectas condiciones que para participar en una carrera. La sección es, entonces, un taller equipado perfectamente, incluyendo los instrumentos de diagnóstico electrónico, hoy por hoy indispensables. El personal está formado por 12 técnicos especializados, cuatro de los cuales fueron destinados aquí desde el Equipo de Carreras de Fórmula 1. Su envío a esta sección no es casual. De hecho, en esta sección especial se hace el mantenimiento también de las monoplazas de Fórmula 1 que algunos apasionados compran, después de que las mismas han abandonado las competiciones.

VIEJAS FERRARI DE FORMULA 1 VUELVEN EN FORMA PERFECTA

Los afortunados propietarios de estos testimonios de la historia del deporte automovilístico, cuyo valor varía de acuerdo con los resultados obtenidos, alcanzando hasta el millón de dólares, las conservan en perfectas condiciones de funcionamiento.

Los arreglos que se realizan sobre ellas se refieren especialmente al motor, por los componentes de magnesio que tienden a oxidarse y hacen obligatorio un mantenimiento periódico. Otro de los puntos centrales de la actividad destinada a los clientes es el Ferrari

Ferraris F1 que esperan la revisión.

Un 12 cilindros de Fórmula 1 que está volviendo al antiguo esplendor.

Challenge, trofeo Pirelli. Nacido en 1993, ahora cuenta con nada menos que 160 participantes, con tres campeonatos divididos por áreas geográficas: América del Norte, Pacífico, Europa. La Ferrari participa directamente con dos autos, manejados por personajes de segura capacidad deportiva. También el mantenimiento y la afinación de estos autos se realizan en la Sección Asistencia Especial. Anualmente, hay ocho carreras, además de las pruebas.

LA RELACION ES SIEMPRE DIRECTA Y PRIVILEGIADA

Además, siguiendo la tradición de que quien compra una Ferrari adquiere, en algún sentido, también el derecho, no aclarado en ningún contrato, de conservar una relación directa y privilegiada con la fábrica, la Sección Asistencia a Clientes se ocupa también de algunos autos súper sofisticados, como la F50, prácticamente construida a mano, cuando el propietario desea una supervisión realizada en el interior de la fábrica.

EN ESTA SECCION, LAS REVISIONES MAS DIFICILES

Se trata de un servicio postventa con precio cero, que no sustituye a la normal asistencia prestada por medio de la red de concesionarios, sino que busca mantener las puertas de la Casa de Maranello siempre abiertas para los clientes.

PARA LAS F355 CHALLENGE, 28 CONTROLES POR AÑO

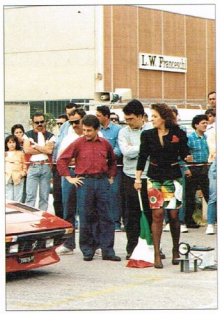
Son 12 los técnicos especializados empleados en esta sección especial. Cuatro son expertos en las monoplazas de Fórmula 1. El horario de trabajo se extiende de las 8 a las 17. En el curso de un mes se ponen a punto los diez autos del Curso Pilotos. Las dos Ferrari F355 con las que Ferrari participa directamente en el Challenge, pasan por esta sección 28 veces por año para su control. Para volver a afinar un auto son necesarios de tres a cinco días.

Trabajando sobre el motor de una Ferrari de Fórmula 1.

Ferrari Owners' Club Tirreno

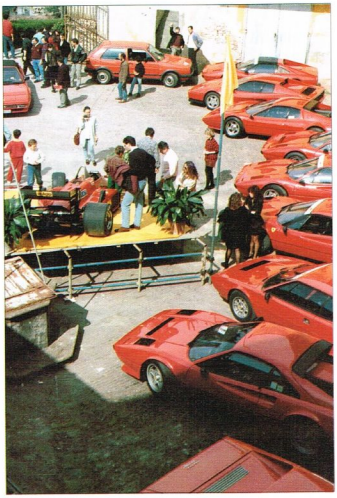
Tiene 50 socios y en breve se fusionará con el O.C. Toscana.

El Ferrari Owners' Club Tirreno es, aparentemente, muy joven. Con esta denominación nació en los primeros meses de 1996 con 50 socios, pero deriva de un Fans Club fundado y reconocido en 1983 con la autorización número 291. La división fue debida al nuevo reglamento establecido el 24 de febrero de 1996, en base al cual todos los clubes de propietarios Ferrari se vuelven de hecho secciones regionales del Ferrari Club Italia.



ENCUENTROS SEMANALES Y REUNIONES EN LA COSTA

Pero la vida del Owners' Club Tirreno será muy breve, porque próximamente deberá fusionarse con el Ferrari Owners' Club Toscana, bajo la presidencia de Aldo Macchioni, con la idea de crear un único, gran punto de referencia para los dueños de Ferrari de la región. Entre las numerosas manifestaciones organizadas anteriormente, el presidente Franco Frati recuerda con particular placer los encuentros organizados por varios años en ocasión de una de las más clásicas trepadas, la Lima-Abetone. Entre las costumbres de los socios está la de un encuentro semanal en la sede, cita que se hace más frecuente durante la temporada de los grandes premios y, para la felicidad de todos, la cita semanal sobre el mirador en la costanera de Ardenza. Entre los documentos históricos en poder del Club, hay correspondencia con Enzo Ferrari. La primera reunión del nuevo club se realizó en Montenero (Livorno) y fue un gran éxito.



Algunos momentos de las reuniones organizadas por el Ferrari Owners' Club Tirreno.

Una Ferrari Dino GT en acción.

COMO INSCRIBIRSE

Para ser socios del Ferrari Owners' Club Tirreno hay que escribirle al doctor Franco Frati, via degli ebrei vittime del nazismo 9, 57127 Livorno o, si no, llamar por teléfono o enviar fax a: 0039-0586-808694. La cuota de inscripción es de 200 mil liras por año (algo más de 110 dólares).

AUTOMOBILIA

Los prendedores

De color amarillo canario con el Cavallino negro, los distintivos propuestos por Idea Ferrari son los únicos con el patrocinio de la fábrica. Cuestan unos 10 dólares.

Están realizados en metal esmaltado, son pequeños objetos de la pasión y los ferraristas los usan todo el tiempo con el saco reglamentario. Pero hay prendedores y prendedores: los oficiales, "made in Ferrari", y los propuestos por Momo, que con la Ferrari tuvo siempre una relación privilegiada, siendo proveedora de sus volantes.

Dos prendedores originales propuestos por Idea Ferrari.

NADA QUE VER CON LOS QUE SE VENDEN EN LAS FERIAS

También están los otros, que se venden en los puestos callejeros de los autódromos de todo el mundo y reproducen las formas de las más lindas Gran Turismo del Cavallino Rampante, sin preocuparse de patentes ni permisos: son menos caros, no oficiales, menos formales pero también hermosos.

El catálogo Idea Ferrari propone tres distintivos: un prendedor propiamente dicho, con un Cavallino cromado, discreto e inconfundible, más dos pins, uno con forma de escudo y el otro rectangular. El primero está dedicado a la Escudería Ferrari y es más adecuado en clave deportiva el nombre del Drake. El segundo está ligado al producto de serie, ideal para quienes poseen un auto Ferrari.

METAL ESMALTADO COLOR AMARILLO CANARIO

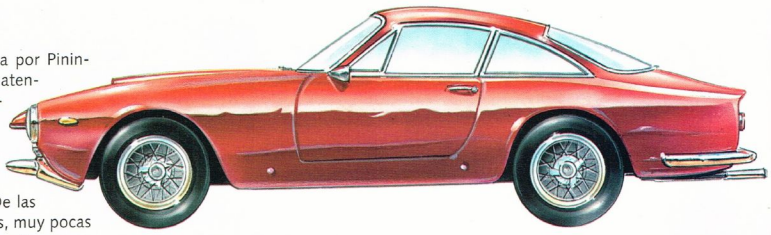
El material utilizado para los prendedores es el metal, esmaltado con los colores oficiales: el amarillo canario de la ciudad de Módena, en negro el Cavallino Rampante inspirado en el símbolo del avión de Francesco Baracca, el tricolor en la parte superior, para ratificar la italianidad del producto Ferrari. Hay cuatro prendedores propuestos por Momo: todos dedicados a la 333 SP, la biplaza Sport que participó en el Campeonato IMSA en las temporadas 1994 y 1995, con el piloto caballero de Milán Giampiero Moretti al volante, que a su vez es el fundador y el titular de Momo. El auto rojo con franjas amarillas con el número 30 conducido por Moretti está reproducido desde distintos ángulos en los prendedores Momo, disponibles en la red de revendedores Momo en todo el mundo.

LOS PRECIOS

Los tres pins Ferrari cuestan: 8 dólares el cromado tipo prendedor, 10 dólares el tipo escudo y 11 dólares el rectangular. Se pueden ordenar a los concesionarios del Cavallino Rampante o en la Boutique Ferrari en Maranello (fax 0039-0536-949714). Los prendedores de Momo no están a la venta, pero son utilizados como objetos promocionales por la empresa de Moretti. Para informaciones: Momo, via Decemviri 20, 20138 Milán, Tel. 0039-02-700261.

1962 250 GTL: LUJOSA

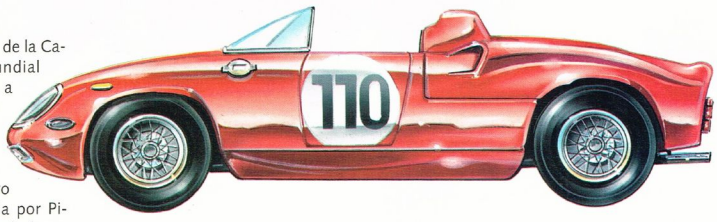
Elegante coupé diseñada por Pininfarina y con una mayor atención al lujo que a la performance, fue producida por la carrocera Scaglietti luego de la presentación en el salón de Turín de 1962. De las 350 unidades producidas, muy pocas tuvieron una carrera deportiva, conducidas por pilotos amateurs, casi siempre en pruebas nacionales. Una unidad se distinguió en el Tour de France.



Motor: 12 cilindros en V a 60°, del. longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,3:1	
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 38 DCN
Potencia:	250 CV a 7500 rpm
Cuerpo:	monoblock de caños de acero con vigas y transversales
Suspensiones:	del. cuadriláteros deformables, tras. pte. rígido
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1250 kilos
Velocidad máxima:	más de 240 Km/h

1963 250 P: CAMPEON DEL MUNDO

Fue la protagonista del éxito de la Casa de Maranello en el Mundial Prototipos de 1963, gracias a los triunfos en las 12 Horas de Sebring, en los 1000 Km de Nürburgring y en las 24 Horas de Le Mans. Sólo se construyeron cuatro unidades. Su línea, diseñada por Pininfarina, se caracteriza por la barra antivuelco detrás del habitáculo, con función estabilizadora. El diferencial autobloqueante está ubicado entre los discos de frenos traseros inboard.



Motor: 12 cilindros en V a 60°, trasero central, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,8:1	
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN
Potencia:	300 CV a 7800 rpm
Cuerpo:	monoblock de caños de acero con vigas y transversales
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	840 kilos
Velocidad máxima:	290 Km/h

1963 330 LMB: LA ULTIMA SPORT CON MOTOR DELANTERO

Es la última Sport Ferrari con motor delantero: utiliza el 12 cilindros de la Testa Rossa y el chasis de la 400 SA. Su aspecto resulta similar al de la 250 GTL, aunque un poco más agresivo. En pista tuvo poca suerte: su mejor resultado es el quinto lugar de la tripulación privada Sears-Salmon en las 24 Horas de Le Mans 1963, mientras que en Sebring la pareja Lorenzo Bandini-Mike Parkes tuvo que retirarse.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, del. longitudinal, 77 x 71 mm, 3967,44 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 8,8:1	
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 42 DCN
Potencia:	400 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños
Suspensiones:	del. cuadriláteros deformables, tras. pte. rígido
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1000 kilos
Velocidad máxima:	más de 280 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto en el GP de Austria 1986 con la F1/86.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Fórmula 1 312 B,
a la caza del Mundial

250 GTO 1964,
sangre noble

F355 GTS,
deportiva a cielo abierto

Pintores, las obras
de Alberto Ponno